KOLEJNY Nr 30
DLA SPRAW LOTNICTWA CYWILNEGO.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XIX. Warszawa, 15 listopada 1937 r. Nr 53.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

Dział lotnictwa cywilnego.

OBWIESZCZENIA.

CZĘŚĆ C.

DZIAŁ LOTNICTWA CYWILNEGO.

459.

Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 16 września 1937 r. o wprowadzeniu nowego wydania „Instrukcji dla sieci lotniczo-meteorologicznej" P. I. M. do użytku tymczasowego.

§ 1. Zatwierdza się do tymczasowego użytku służbowego przy wykonywaniu służby lotniczo-meteorologicznej dla potrzeb lotnictwa cywilnego nowe wydanie „Instrukcji dla sieci lotniczo-meteorologicznej", opracowane i wydane przez Państwowy Instytut Meteorologiczny, a zawierające klucze meteorologiczne i ich objaśnienia, przystosowane do uzupełnień i poprawek, uchwalonych przez Międzynarodową Konferencję Dyrektorów Służb Meteorologicznych (O. M. I.), która miała miejsce w Warszawie w 1935 r. oraz przez XXIV sesję Międzynarodowej Komisji Żeglugi Powietrznej (C. I. N. A.), która miała miejsce w Warszawie w 1936 roku.

§ 2. Instrukcja wspomniana w § 1 ukazuje się w osobnym wydaniu i powinna być stosowana aż do odwołania.

§ 3. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie od dnia ogłoszenia. Równocześnie należy zaprzestać stosowania w służbie lotniczo-meteorologicznej postanowień „Instrukcji dla sieci lotniczo-meteorologicznej — Klucze meteorologiczne", wydanej w 1932 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 14, poz. 121).

Nr L-III/420/2/37.

460.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 22 października 1937 r. Nr 241 w sprawie wejścia w życie rozporządzenia o lotnictwie szybowcowym.

W numerze 75 Dziennika Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 27 października 1937 r. pod poz. 547 zostało ogłoszone rozporządzenie Ministra Komunikacji i Ministra Spraw Wojskowych z dnia 8 września 1937 r., wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych o lotnictwie szybowcowym (szybownictwie).

Rozporządzenie to zostało przedrukowane w Części C niniejszego Dz. Urz. Min. Kom., na str. 707 i następnych.

Zgodnie z przepisami §§ 3, 9, 24, 33, 49 i 65 ust. (2) tego rozporządzenia na lotnictwo szybowcowe rozciąga się moc obowiązującą szeregu rozporządzeń wykonawczych do prawa lotniczego, obowiązujących dotąd w lotnictwie silnikowym, ze zmianami i uzupełnieniami określonym w omawianym rozporządzeniu o lotnictwie szybowcowym.

Według przepisu ust. (1) § 65 tego rozporządzenia wchodzi ono w życie po upływie miesiąca od dnia jego ogłoszenia, t.j. dnia 27 listopada 1937 r.

Z dniem tym tracą moc obowiązującą następujące okólniki Ministerstwa Komunikacji, dotyczące spraw unormowanych postanowieniami wspomnianego rozporządzenia:

1. Nr L-III/571/55 z dnia 9 października 1933 r. w sprawie kart kontrolnych szybowcowych (Dz. Urz. Min. Kom. Nr 21, poz. 155),
2. Nr L-III/571/3 z dnia 5 lutego 1934 r. w sprawie ścisłego przestrzegania dopuszczalnego ciężaru pilota, podanego w karcie kontrolnej szybowca (Dz. Urz. Min. Kom. Nr 7, poz. 42),
3. Nr L-I/107/7 z dnia 10 lipca 1934 r. w sprawie instrukcji szybowcowej (Dz. Urz. Min. Kom. Nr 24, poz. 134),
4. Nr L-III/571/64/34 z dnia 24 października 1934 r. w sprawie kontroli szybowców (Dz. Urz. Min. Kom. Nr 39, poz. 245),
5. Nr L-I/130/1/35 z dnia 4 marca 1935 r. w sprawie warunków bezpieczeństwa lotów szybowcowych ciągnionych (holowanych) za samolotem (Dz. Urz. Min. Kom. Nr 14, poz. 80),
6. ustęp pierwszy okólnika Nr L-I/130/65/35 z dnia 9 lipca 1935 r. w sprawie dokonywania lotów szybowcowych ciągnionych (holowanych) za samolotem poza obrębem lotnisk (Dz. Urz. Min. Kom. Nr 32, poz. 14),
7. Nr L-III/571/28/32 z dnia 20 października 1932 r. w sprawie numerów ewidencyjnych szybowców (Dz. Urz. Min. Kom. z 1937 r. Nr 41, poz. 370).

Nr L-II/221/8/37.

461.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 7 października 1937 r. Nr 242 w sprawie sieci stacyj (posterunków) lotniczo-meteorologicznych z podziałem na okręgi meteorologiczne.

Niniejszym ustala się następującą sieć stacyj (poterunków) lotniczo-meteorologicznych z podziałem na okręgi meteorologiczne:

OKRĘG METEOROLOGICZNY WARSZAWSKI.

(Adres centrali — lotmet Warszawa).

a) Stacje (posterunki) stałe.

1.	Czerwony Bór	104
2.	Mława	105
3.	Płock	106
4.	Skierniewice	108
5.	Ciechanów	123
6.	Sierpc	127
7.	Sochaczew	136
8.	Grójec	137
9.	Bratków	139
10.	Końskie	140
11.	Pilawa	152
12.	Radom	153
13.	Małkinia	161
14.	Warszawa	552
15.	Lublin	555
16.	Pińsk	562
17.	Brześć	565
18.	Dęblin	566

b) Stacje (posterunki) ostrzegawcze.

1.	Rogów	129
2.	Nasielsk	135
3.	Tomaszów Maz.	138
4.	Skarzysko	141
5.	Ostrołęka	150
6.	Tłuszcz	151
7.	Radom	153 (tylko do 31.XII. 37 r.)
8.	Ćmielów	154
9.	Siedlce	162
10.	Łuków	163
11.	Parczew	164
12.	Bystrzyca	165
13.	Kraśnik	166

OKRĘG METEOROLOGICZNY POZNAŃSKI.

(Adres centrali — lotmet Poznań).

a) Stacje (posterunki) stałe.

1.	Damasławek	007
2.	Września	009
3.	Kępno	012
4.	Koło	024
5.	Sieradz	026
6.	Zbąszyń	085
7.	Kutno	117
8.	Ostrów Wlkp.	118
9.	Włocławek	128
10.	Poznań	551
11.	Łódź	554

b) Stacje (posterunki) ostrzegawcze.

1.	Wronki	001
2.	Wolsztyn	002
3.	Rogoźno	003
4.	Gostyń	004
5.	Gniezno	008
6.	Jarocin	010
7.	Mogilno	011
8.	Konin	025
9.	Leszno	099

OKRĘG METEOROLOGICZNY POMORSKI.

(Adres centrali — lotmet Gdynia).

a) Stacje (posterunki) stałe.

1.	Rumia	015
2.	Tczew	017
3.	Starogard	018
4.	Gniew	019
5.	Szewno	020
6.	Chojnice	095
7.	Hel	116
8.	Złotniki Kuj.	124
9.	Brodnica	126
10.	Bydgoszcz	560
11.	Gdynia	563
12.	Puck	564
13.	Grudziądz	568
14.	Toruń	569

b) Stacje (posterunki) ostrzegawcze.

1.	Pruszcz-Bagienica	005
2.	Nakło n/Notecią	006
3.	Krokowa	013
4.	Strzebielino	014
5.	Kartuzy	016
6.	Laskowice	021
7.	Hel	116 (tylko do 31.XII. 37 r.)
8.	Jabłonowo-Pom.	125

OKRĘG METEOROLOGICZNY WILEŃSKI.

(Adres centrali — lotmet Wilno)

a) Stacje (posterunki) stałe.

1.	Grodno	076
2.	Orany	086
3.	Leśna	103
4.	Turmont	186

5.	Mosty	187
6.	Dziewieniszki	207
7.	Ignalino	210
8.	Postawy	211
9.	Rudziszki	212
10.	Wilno	553
11.	Suwałki	567
12.	Białystok	570
13.	Lida	571
14.	Pohulanka	572

b) Stacje (posterunki) ostrzegawcze.

1.	Porzecze	170
2.	Zelwa	188
3.	Landwarów	205
4.	Oszmiana	206
5.	Nowojelnia	208
6.	Baranowicze	209
7.	Bohdanow	220

OKRĘG METEOROLOGICZNY LWOWSKI.

(Aores centrali — lotmet Lwów)

a) Stacje (posterunki) stałe.

1.	Przemyśl	079
2.	Sianki	083
3.	Bezmiechowa	088
4.	Powursk	102
5.	Rozwadów	155
6.	Zawada	175
7.	Rawa Ruska	176
8.	Kowel	191
9.	Bobrka Chlebow.	198
10.	Halicz	200
11.	Stanisławów	201
12.	Chodorów	202
13.	Piadyki	214
14.	Horodenka	215
15.	Śniatyń-Załucze	216
16.	Tarnopol	557
17.	Lwów	558
18.	Łuck	574

b) Stacje (posterunki) ostrzegawcze.

1.	Jaworów	177
2.	Sambor	178
3.	Stryj	179
4.	Krystynopol	194
5.	Stojanów	195
6.	Krasne	196
7.	Złoczów	197
8.	Potutory	199

OKRĘG METEOROLOGICZNY ŚLĄSKI.

(Adres centrali — lotmet Katowice)

a) Stacje (posterunki) stałe.

1.	Lubliniec	030
2.	Rybnik	032
3.	Bielsko	034
4.	Krzeszowice	040
5.	Myszków	042
6.	Koniecpol	043
7.	Hala Gąsien.	075
8.	Cieszyn	078
9.	Częstochowa	087
10	Tarnów	098
11.	Św. Krzyż	101
12.	Tarnobrzeg	107
13.	Katowice	109
14.	Charsznica	144
15.	Rzeszów	156
16.	Kraków	556
17.	Kielce	559
18.	Zakopane	561

b) Stacje (posterunki) ostrzegawcze.

1.	Tarnowskie Góry	031
2.	Wodzisław	033
3.	Żywiec	035
4.	Sucha	036
5.	Chabówka	037
6.	Oświecim	038
7.	Szczakowa	039
8.	Zawiercie	041
9.	Radomsko	044
10.	Włoszczowa	142
11.	Jędrzejów	143
12.	Bochnia	145
13.	Nowy Sącz	146

Z dniem ogłoszenia niniejszego okólnika tracą moc obowiązującą okólniki:

a) Nr L-III/420/9 z dn. 20 września 1937 r. w sprawie spisu stacyj lotniczo-meteorologicznych z podziałem na okręgi oraz ogólnym planem nadawania komunikatów meteorologicznych (Dz. Urz. M. K. Nr 18, poz. 139).

b) Nr L-III/432/3 z dn. 22.II.1934 r. w sprawie utworzenia nowych kolejowych posterunków lotniczo-meteorologicznych (Dz. Urz. M. K. Nr 12, poz. 65).

Nr L-III/422/8/37.

462.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 7 października 1937 r. Nr 243 w sprawie dokonywania obserwacyj meteologicznych dla celów międzynarodowej komunikacji powietrznej.

Dokonywanie obserwacyj meteorologicznych i nadawanie komunikatów meteorologicznych dla celów międzynarodowej komunikacji powietrznej powinno się odbywać w następujących terminach (stałych):

W okresie letnim (od dn. 16.III. do dn. 15.X.) godz. 5.00, 8.00, 11.00, 14.00 i 17.00.

W okresie zimowym: (od dn. 16X. do dn. 15.III) godz. 5.00, 8.00, 11.00 i 14.00.

Stacje (posterunki) meteorologiczne okręgów meteorologicznych: Warszawskiego, Pomorskiego i Wileńskiego obowiązują terminy o 15 minut wcześniejsze od podanych wyżej.

Uwaga, dotycząca nadawań telegrafów „lotmet“ z godz. 5.00 w okresie zimowym 1937/38.

W okresie zimowym 1937/38, t.j. od dnia 16.X.37 r. do dn. 15.III.38 r. stacje (posterunki) meteorologiczne okręgu meteorologicznego Pomorskiego powinny nadawać telegramy „lotmet“ z terminu godz. 5.00 pod adresem „lotmet Toruń“, zamiast „lotmet Gdynia“, stacje (posterunki) okręgu meteorologicznego Śląskiego pod adresem „lotmet Kraków“ zamiast „lotmet Katowice“.

Nr L-III/422/9/37.

463.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dn. 7 października 1937 r. Nr 244 w sprawie rozkładów obserwacyj lotniczo-meteorologicznych i nadawań komunikatów radiometeorologicznych obowiązujących od dnia 3.X. 1937 r. do dnia 26.III. 1938 r.

Dokonywanie obserwacyj lotniczo-meteorologicznych w terminach dodatkowych, dokonywanie obserwacyj pilotażowych, oraz nadawanie komunikatów lotniczo-meteorologicznych przez radiostacje lotniskowe poszczególnych okręgów meteorologicznych powinno się odbywać według następujących rozkładów.

A. **Rozkład wykonywania obserwacyj lotniczo-meteorologicznych i nadawania telegramów „lotmet“ w terminach dodatkowych:**

Posterunek		Adres	Godziny obserwacyj i nadawań			
563	Gdynia	lotmet Gdynia		12.20		do dnia 30.XI włącznie
019	Gniew	„ „		12.00		
126	Brodnica	„ „		12.00		
568	Grudziądz	„ „		12.00		
123	Ciechanów	„ Warszawa	07.30 *	12.15		
127	Sierpc	„ „	07.30 *	12.15		
105	Mława	„ „	07.30 *	12.15		
024	Koło	„ Poznań	07.00			
128	Włocławek	„ „	07.00			
117	Kutno	„ „	07.00			
009	Września	„ „	07.00			
106	Płock	„ Warszawa	07.15			
136	Sochaczew	„ „	07.15			
085	Zbąszyń	„ Poznań	09.00	13.15		
108	Skierniewice	„ Warszawa	07.15	09.45		
554	Łódź	„ Poznań	07.00	09.45		
026	Sieradz	„ „	07.00	09.45		
012	Kępno	„ „	07.00	09.45		
118	Ostrów Wlkp.	„ „	07.00	09.45		
137	Grójec	„ Warszawa	07.15		13.20	od dnia 1.XI do dnia 31.I włącznie
139	Bratków	„ „	07.00	13.30 *	13.00	
140	Końskie	„ „	07.00	13.30 *	13.00	
043	Koniecpol	„ Katowice	07.30 *	13.45 *	12.45	
042	Myszków	„ „	07.30 *	13.45 *	12.45	
559	Kielce	„ „	07.30 *	13.40 *		
144	Charsznica	„ „	07.30 *	13.40 *		
152	Pilawa	„ Warszawa	07.30 *	10.30 *	12.45	
565	Dęblin	„ „	07.30 *	10.30 *	12.45	
555	Lublin	„ „	07.30 *	10.30 *	12.45	
175	Zawada	„ Lwów	07.30 *	12.25		
176	Rawa Ruska	„ „	07.30 *	12.25		
155	Rozwadów	„ „	07.30 *	12.25		
214	Piadyki	„ „	09.25			
198	Bóbrka-Chleb.	„ „	09.25			
200	Halicz	„ „	09.25			
201	Stanisławów	„ „	09.25			
202	Chodorów	„ „	09.25			
215	Horodenka	„ „	09.25			

Posterunek		Adres	Godziny obserwacyj i nadawań	
216	Sniatyń Zał.	lotmet Lwów	09.25	
083	Sianki	„ „	09.25	
161	Małkinia	„ Warszawa	06.50	12.00
104	Czerwony Bór	„ „	06.50	12.00
570	Białystok	„ Wilno	06.40	12.15
567	Suwałki	„ „	06.40	12.15
076	Grodno	„ „	06.40	12.15
086	Orany	„ „	06.40	12.15
207	Dziewieniszki	„ „	06.40	12.15
212	Rudziszki	„ „	06.40	12.15
572	Pohulanka	„ „	09.00	10.10
210	Ignalino	„ „	09.00	10.10
211	Postawy	„ „	09.00	10.10
186	Turmont	„ „	09.00	10.10

Uwagi:

1. Z dn. 3 października 1937 r. tracą moc dotychczasowe rozkłady obserwacyj nadawań lotmet w terminach dodatkowych.
2. Posterunki nadające dodatkowo na pół i mniej niż na pół godziny przed terminami międzynarodowymi nie nadają w najbliższych terminach międzynarodowych. Obserwacje te są oznaczone w rozkładzie niniejszym znakiem „*".
3. Terminy ujęte w ramki obowiązują w okresie czasu podanym z prawej strony ramki. Pozostałe terminy obowiązują przez cały okres ważności planu.
4. Posterunki zamieszczone w niniejszym rozkładzie obowiązane są ponadto nadawać telegramy „lotmet" w terminach międzynarodowych z uwzględnieniem jednak punktu 2. niniejszych uwag.

   Pozostałe posterunki sieci lotniczometeorologicznej obowiązane są nadawać tylko w terminach międzynarodowych.
5. Zwraca się uwagę na bezwzględne przestrzeganie podanych w rozkładach terminów obserwacyj nadawań, gdyż są one ściśle dostosowane do rozkładów lotów i nadawań przez radio i nawet paruminutowe opóźnienie w nadaniu depeszy przez posterunek czynią ją bezużyteczną i stwarza niebezpieczeństwo dla lotów.

B. Rozkład wykonywania codziennych obserwacyj pilotażowych.

Białystok	06.00	11.45		
Gdynia	07.15	11.30		
Grudziądz	07.15	11.30		
Katowice	06.50	13.00	(12.00 od 1.XI. do 31.I)	
Kielce	06.50	13.00	(12.00 od 1.XI. do 31.I)	
Kraków	07.00	13.00		
Lublin , ...	06.30	09.45	12.00	
Lwów	07.00	(08.30	w środy i czwartki), 11 40	
Łódź	06.30	09.00	14.00	
Łuck	07.00	11.30		
Ostrów Wlkp.	06.30	09.00		
Pohulanka	08.00	09.30		
Poznań	06.30	08.20	12.30	14.00
Toruń	07.15	11.30		
Warszawa	06.30	09.30	11.30	13.30
Wilno	06.00	08.30	11.45	

Uwagi:

1. Obserwacje należy rozpoczynać w terminach wyżej wymienionych, dokonywać w miarę możności do wysokości co najmniej 3.000 m i nadawać wyniki natychmiast po ich opracowaniu.
2. Oprócz obserwacyj wymienionych w niniejszym planie posterunki dokonywujące spostrzeżeń pilotowych w terminach międzynarodowych przesyłają wyniki ujęte w formę telegrafów do cen-

tral swych okręgów meteorologicznych, celem umieszczenia w komunikacie normalnym.

C. Rozkład nadawań komunikatów lotniczo-meteorologicznych przez radiostacje lotniskowe okręgów meteorologicznych.

Warszawa SRP 284/kc/s 1056 m.

	godz.	stacja
v	05.00	552, 123, 127, 136, 137, 152
v	05.30	552, 555, 562, 565, 566, 104, 105, 106, 153, 108, 139, 140, 161
v	06.00	552
v	06.30	552
	07.00	552
	07.30	552, 137, 139, 140, pilot 552, prognoza
	08.00	552, 105, 123, 127, 136, 137, 152, 555, 566, pilot 552, 555 prognoza
	08.30	552, 555, 562, 565, 566, 104, 105, 106, 153, 108, 139, 140, 161
	09.00	552, pilot 104, 562, 565, 566 prognoza
	09.30	552
	10.00	552, prognoza
	10.30	552, 108, pilot 552
	11.00	552, 123, 127, 136, 137, 152, 555, 566, pilot 552, 555 prognoza
	11.30	552, 555, 562, 565, 566, 104, 105, 106, 153, 108, 139, 140, 161
x	12.00	zbiorowe synoptyczne z Polski z godz. 11.00
	12.30	552, 161, 104, pilot 552, prognoza
	13.00	552
	13.30	552
	14.00	552, 123, 127, 136, 137, 139, 140, 152, pilot 552, 555, prognoza
	14.30	552, 555, 562, 565, 566, 104, 105, 106, 153, 108, 161
	15.00	552, 106, 136, pilot 104, 552, 562, 565, 566, prognoza
	15.30	552
	16.00	552
	16.30	552
v	17.00	552, 123, 127, 136, 137, 152
v	17.30	552, 555, 562, 565, 566, 104, 105, 106, 153, 108, 139, 140, 161

x — nadawanie trwa 15 minut

Rumia SQQ 284/kc/s 1056 m

	godz.	stacja
v	05.05	563, 015, 017, 018. 019, 020, 116, 126
	05.35	015, 560, 564, 568, 569, 095, 124
	08.05	563, 015, 017, 018, 019, 020, 116, 126, pilot 564, 568, 569
	08.35	015, 560, 564, 568, 569, 095, 124, pilot 560, 563
	11.05	563, 015, 017, 018, 019, 020, 116, 126
	11.35	015, 560, 564, 568, 569, 095, 124
x	12.35	015, 563, 568, 019, 126, pilot 563, 568, 569
	14.05	563, 015, 017, 018, 019, 020, 116, 126, pilot 564, 568, 569
	14.35	015, 560, 564, 568, 569, 095, 124, pilot 560
v	17.05	563, 015, 017, 018, 019, 020, 126
v	17.35	015, 560, 564, 568, 569, 095, 124

x — do dn. 30.XI.1937 r. włącznie.

Wilno SRT 284 kc/s 1056 m

	godz.	stacja
v	05.10	553, 571, 572, 086, 207, 210, 211, 212
v	05.40	553, 567, 570, 076, 103, 186, 187
	07 10	553, 567, 570, 076, 086, 207, 212, pilot 553, 570
	08.10	553, 571, 572, 086, 207, 210, 211, 212, pilot 103, 572
	08.40	553, 567, 570, 076, 103, 186, 187, pilot 571
	10.40	553, 572, 186, 210, 211, pilot 553, 572
	11.10	553, 571, 572, 086, 207, 210, 211, 212
	11.40	553, 567, 570, 076, 103, 186, 187
	14.10	553, 571, 572, 086, 207, 210, 211, 212 pilot 103, 553, 570
	14.40	553, 567, 570, 076, 103, 186, 187, pilot 571, 572
v	17.10	553, 571, 572, 086, 207, 210, 211, 212
v	17.40	553, 567, 570, 076, 103, 186, 187

Poznań SRX 284 kc/s 1056 m.

	godz.	stacja
v	05.15	551, 085, 007, 009, 024, 117
v	05.45	551, 554, 118, 012, 026, 128
xx	07.35	551, 009, 012, 024, 026, 117, 118, 128, 554, pilot 118, 551, 554
	08.15	551, 085, 007, 009, 024, 117, pilot 551, 554
	08.45	551, 554, 118, 012, 026, 128. pilot 118
	10.15	551, 554, 012, 026, 118, pilot 118, 554
	11.15	551, 085, 007. 009, 024, 117
	11.45	551, 554, 118, 012, 026, 128
	13.45	551, 085, pilot 551
	14.15	551, 085, 007, 009, 024, 117, pilot 551, 554
	14.45	551, 554, 118, 012, 026, 128, pilot 118
v	17.15	551, 085, 007, 009, 024, 117
v	17.45	551, 554, 118, 012, 026, 128

xx — 257 kc/s 1167 m

Katowice SRD 284 kc/s 1056 m

	godz.	stacja
v	05.20	109, 556, 030, 032, 040, 042, 043, 087, 098, 144
v	05.50	109, 559, 561, 107, 078, 034, 075, 101, 156
	08.20	109, 556, 559, 030, 032, 040, 144, pilot 556, 559
	08.50	109, 561, 107, 078, 034, 042, 043, 075, 087, 098, 101, 156, pilot 109
	11.20	109, 556, 030, 032, 040, 042, 043, 087, 098, 144
	11.50	109, 559, 561, 107, 078, 034, 075, 101, 156
x	13.20	109, 042, 043, pilot 109, 559
	14.20	109, 559, 030, 032, 040, 042, 043, 087, 098, 144, pilot 109, 559
	14.50	109, 556, 561, 107, 078, 034, 075, 101, 156, pilot 556
v	17.20	109, 556, 030, 032, 040. 042, 043, 087, 098, 144
v	17.50	109, 559, 561, 107, 078, 034, 101, 156

x—od 1.XI.1937 r, do 31.I.1938 r. włącznie.

Lwów SRF 284 kc/s 1056 m

	godz.	stacja
v	05.25	558, 557, 083, 155, 200, 201, 202, 215, 216
v	05.55	558. 574, 079, 088, 102, 214, 175, 176, 191, 198
	07.55	558, 155, 175, 176, pilot 558
	08.25	558, 557, 083, 155, 200, 201, 202, 215, 216, pilot 102, 558
	08.55	558, 574, 079, 088, 102, 214, 175, 176, 191, pilot 574, 198
	09.55	558, 083, 198, 200, 201, 202, 214, 215, 216 pilot 558
	11.25	558, 557, 083, 155, 200, 201, 202, 215, 216
	11.55	558, 574, 079, 088, 102, 214, 175, 176, 191, 198
	12.55	558, 155, 175, 176, pilot 558
	14.25	558, 557, 083, 155, 200, 201, 202, 215, 216, pilot 102, 558
	14.55	558, 574, 079, 088, 102, 214, 175, 176, 191, 198, pilot 574
v	17.25	558, 557, 083, 155, 200, 201, 202, 215, 216
v	17.55	558, 574, 079, 088, 102, 214, 175, 176, 191

Uwagi:

1. Terminy oznaczone w rozkładzie znakiem „v" obowiązują do dnia 15 października 1937 r. i od dnia 16 marca 1938 r. Pozostałe terminy obowiązują przez cały okres ważności rozkładu, o ile w uwagach dla poszczególnych radiostacyj nie jest określone inaczej.
2. Nadawania nie powinny przekraczać 5 minut, z wyjątkiem terminu godz. 12.00 dla Warszawy, w którym nadawanie trwa 15 minut.
3. Stacja nadająca dołącza do każdego nadawania obserwcję swego posterunku meteorologicznego z terminu najbardziej zbliżonego do terminu nadawania (obserwacja winna być wykonana najwyżej 15 minut przed każdorazowym terminem nadawania).
4. Kolejność nadawania jest następująca:
   a) w pierwszych nadawaniach po terminach międzynarodowych dokonywania obserwacji meteorologicznych (5, 8, 11, 14, 17): zawiadomienia o zmianach nagłych (szyfrowane z posterunków stałych), obserwacje w kluczu pełnym i skróconym poprzedzone hasłem „synop", obserwacje aerologiczne poprzedzone hasłem „Pilot" lub „Temp", progroza poprzedzona hasłem „Previ". Po haśle „Synop" nie podaje się terminu, z którego pochodzą obserwacje;
   b) w drugich nadawaniach po międzynarodowych terminach dokonywania obserwacji meteorologicznych (nadawania te następują w 30 minut po nadawaniach pierwszych): obserwacja w kluczu skróconym posterunku meteorologicznego przy stacji nadającej z terminu odpowiadającego terminowi nadawania (patrz punkt 3), zawiadomienia o zmianach nagłych (szyfrowane), obserwacje synoptyczne „Synop", aerologiczne „Pilot" i „Temp", prognoza „Previ";
   c) w nadawaniach w terminach dodatkowych (nie następujących bezpośrednio po międzynarodowych terminach meteorologicznych): obserwacja w kluczu skróconym posterunku meteorologicznego przy stacji nadającej z terminu odpowiadającego terminowi nadawania, zawiadomienia o zmianach nagłych (szyfrowane), obserwacje w kluczu skróconym poprzedzone terminem dokonania obserwacji (grupa GGgg bez hasła „Synop"), obserwacje aerologiczne „Pilot" lub „Temp", prognoza „Previ".
5. Obserwacje, które należy nadawać w kluczu pełnym zaznaczone są w rozkładzie podkreśleniem numeru stacji.
6. Obserwacje nie nadane w pierwszym nadawaniu z powodu późnego ich otrzymania podaje się w następnym nadawaniu tej samej godziny.

Nr L-III/422/10/37.

464.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 11 września 1937 r. Nr 245 w sprawie czasu pracy silników P. Z. Inż. Maior 130 KM.

W związku z postanowieniami § 57 instrukcji L 1 t (Dz. Urz. Min. K. z 1936 r. Nr 53, poz. 262), Ministerstwo Komunikacji ustala tymczasowo czas pracy silników P. Z. Inż. Maior 4 o mocy 130 KM. przed pierwszą naprawą główną i między dwiema naprawami głównymi na 350 godzin.

Nr L-III/551/97/37.

465.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 1 października 1937 r. Nr 246 w sprawie lotów akrobacyjnych samolotów RWD 10.

W skutek przeprowadzonych dodatkowych badań okazało się konieczne wykonanie następujących poprawek w samolotach typu RWD 10, które mają być użyte do lotów akrobacyjnych bez zastrzeżeń:

1. zmiana płótna na płótno kategorii WW,
2. poprawne wykonanie szwów łączących partie płótna,
3. przymocowanie płótna do sklejki kesonu za pomocą nitrocellonu z zastosowaniem rozcierania,
4. zagęszczenie ściegów przy przyszywaniu płótna do żeberek na górnej powierzchni i szycie przez taśmę ściegami ukośnymi.

W związku z powyższym Ministerstwo Komunikacji zezwala Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych na dopuszczenie do lotów akrobacyjnych dotychczas zarejestrowanych samolotów typu RWD. 10, oznaczonych znakami przynależności państwowej i rejestracji: SP: BLM, BLN, BLO, BLR, BLS, BLT, BLX, BLY, BLZ, BGY, ALC, pod warunkiem, że:

a) zostaną w nich wykonane wskazane wyżej poprawki,
b) wykonanie tych poprawek zostanie stwierdzone przez K. C. S. P. i poświadczone na stronie 4 świadectw sprawności technicznej tych samolotów dopiskiem:
„dopuszczony do lotów akrobacyjnych bez zastrzeżeń".

Samoloty RWD. 10, zarejestrowane po wydaniu niniejszego okólnika, nie wymagają żadnych dopisków w świadectwie sprawności technicznej, ponieważ ich rejestracja będzie uzależniona od wykonania wymaganych poprawek.

Ministerstwo Komunikcji unieważnia równocześnie okólnik Nr L-III/586/5/37 z dnia 8.IX. 1937 r.

Nr L-III/586/5/37.

466.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 11 września 1937 r. Nr 247 w sprawie zawieszenia prawa dokonywania lotów ciągnionych z szybowcami typu Komar.

Ministerstwo Komunikacji zawiesza prawo dokonywania lotów ciągnionych za samolotem z szybowcami typu Komar.

Nr L-III/586/6/37.

467.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 16 września 1937 r. Nr 248 w sprawie wykonywania służby przez radiooperatorów portów lotniczych.

Ministerstwo Komunikacji poleca zwrócić uwagę radiooperatorom portów lotniczych Min. Kom. na koniecznojć ścisłego przestrzegania przepisu § 2 art. 16 regulaminu ogólnego radiokomunikacyjnego dołączonego do międzynarodowej Konwencji telekomunikacyjnej podpisanej w Madrycie w dn. 9, 10 grudnia 1932 roku (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 6, poz. 33), który brzmi następująco:

„Przed rozpoczęciem wydawania stacja nadawcza winna się upewnić, czy nie wywoła szkodliwych zakłóceń w wymianie innej korespondencji, odbywającej się w granicach jej zasięgu; o ile istnieje prawdopodobieństwo wywołania podobnych zakłóceń, stacja powinna czekać do pierwszej przerwy w wydawaniu, któremu mogłaby przeszkadzać".

Ministerstwo Komunikacji zwraca również uwagę, że kolejność pierwszeństwa korespondencji w służbie radiowej powinna się odbywać zgodnie z przepisem art. 24 tegoż regulaminu, w brzmieniu ustalonym w art. 31 Międzynarodowego Regulaminu Służby Radioelektrycznej w żegludze powietrznej, wydanego przez Międzynarodową Komisję Żeglugi Powietrznej (CINA) w październiku 1936 r., które to brzmienie jest następujące:

Kolejność koresponedencji radiowej w służbie ruchomej jest następująca:

1⁰. wezwania w niebezpieczeństwie, zawiadomienia o niebezpieczeństwie i korespondencja w niebezpieczeństwie,

2⁰. korespondencja poprzedzana sygnałem naglącym,

3⁰. korespodencja poprzedzana sygnałem bezpieczeństwa,

4⁰. korespondencja tycząca pomiarów radiogoniometrycznych,

5⁰. telegramy państw, co do których nadawcy nie zrzekli się prawa pierwszeństwa,

6⁰. telegramy państw bez pierwszeństwa,

7⁰. zawiadomienia o odlocie i przylocie,

8⁰. telegramy tyczące się nawigacji, ruchu i potrzeb samolotów regularnej służby i zawiadomienia o pogodzie dla meteorologii,

9⁰. telegramy o służbie radiokomunikacyjnej; wyjaśnienia o poprzednich depeszach,

10⁰. telegramy prywatne i w lokacie miejsc. W szczególności przypomnienia powyższe dotyczą radiostacyj portów lotniczych w Krakowie i Katowicach, korzystających z jednej i tej samej instalacji nadawczej.

Z samolotami Polskich Linii Lotniczych „Lot" zdążającymi do Krakowa i Katowic, lub odlatującymi z Krakowa i Katowic powinna pracować jedynie radiostacja goniometryczna w Krakowie. W wypadkach wyjątkowych, specjalnie meldowanych przez Kierownika Ruchu Polskich Linii Lotniczych „Lot", dyżurującego na goniometrze w Krakowie, może być powołana do pracy z samolotami radiostacja portowa w Katowicach, która w tym wypadku winna uprzedzić o tym port lotniczy w Krakowie.

Przypomina się przy tym, że praca z samolotami zajmuje pierwsze miejsce w ustalonej kolejności po wezwaniach o niebezpieczeństwie, naglących i bezpieczeństwie

Nr L-IV/881/116/37.

468.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 30 września 1937 r. Nr 249 w sprawie zaprzestania używania w radiokorespondencji lotniczej litery rozdzielczej „R".

Z dniem 3 października b r. Ministerstwo Komunikacji poleca zaprzestać używania pomiędzy poszczególnymi grupami komunikatów meteorologicznych, nadawanych przez radiostacje portowe litery rozdzielczej „R", zastępując ją jedynie małą lecz wyraźną przerwą w nadawaniu.

Powyższe nie dotyczy znaku rozdzielczego „=", który służy do oddzielania w zbiorowym komunikacie meteorologicznym komunikatów poszczególnych stacji meteorologicznych.

Nr L-IV/881/123/37.

SPROSTOWANIE.

W zarządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 7 kwietnia 1937 r. o kolejności obowiązkowego dostarczania samolotów na rzecz wojska w czasie pokoju przez właścicieli prywatnych statków powietrznych, ogłoszonym w Monitorze Polskim z dnia 13 kwietnia 1937 r. Nr 84, poz. 121, w cz. XI „Port Lotniczy — Toruń", a przedrukowanym w części C Nr 17 Dz. Urz. M. K. z roku 1937 w rubryce 4 pod L. p. 2 i 3, błędnie wydrukowano znaki rejestracyjne samolotów, a mianowicie zamiast „SP—BAW" powinno być „SP—BAM" i zamiast „SP—BBC" powinno być „SP—BBO".

OBWIESZCZENIA.

Komunikat dla lotników polskich, udających się drogą powietrzną do państw obcych.

(Skróty wydawnictw urzędowych zagranicznych skąd zostały zaczerpnięte informacje oznaczają:

a) B. d. R. — Bulletin de Renseignements de la C. I. N. A.,

b) N. f. L. — Nachrichten für Lutfahrer).

1. Anglia.

— Przepisy i urządzenia służby radio-gonio (B. d. R. 794/37, 795/37, 796/37),

— Strefy niebezpieczne i przeszkody (B.d. R. 794/37, 796/37).

— Uzupełnienie wykazu lotnisk celnych (B. d. R. 795/37).

2. Austria.

— Zmiany przepisów o żegludze powietrznej (N. f. L. 37/37).

3. Belgia.

— Postanowienia uzupełniające o przewozie aparatów fotograficznych (B. d. R. 794/37, N. f. L. 37/37).

4. Dania.

— Przepisy ruchu na lotnisku Kastrup k. Kopenhagi (N. f. L. 36/37).

5. Grecja.

— Miejsca przelotu granic i strefy zakazane (B. d. R. 794/37).

— Zamknięcie radiostacji Larissa SWB (B. d. L. 796/37).

6. Holandia.

— Wykaz lotnisk celnych (B. d. R. 795/37).

7. Jugosławia.

— Nowe strefy zakazane (B. d. R. 796/37).

8. Kolumbia.

— Przepisy o przylocie statków powietrznych obcych (B. d. R. 795/37 i N. f. L. 36/37).

9. Niemcy.

— Strefy zakazane (N. f. L. 38/37),

— Porozumienie z Belgią w sprawie wzajemnego uznawania świadectw zdolności do lotu statków powietrznych (N. f. L. 38/37).

10. Norwegia.

— Przepisy celne, dotyczące żeglugi powietrznej (N. f. L. 38/37).

11. Rumunia.

— Strefa zakazana od Cluj do Oradea — Mare (B. d. R. 795/37).

Nr L-II/311/16/37.

CZĘŚĆ C.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRÓW KOMUNIKACJI I SPRAW WOJSKOWYCH

z dnia 8 września 1937 r.

wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych o lotnictwie szybowcowym (szybownictwie).

Na podstawie art. 8 ust. (2) lit. a) i ust. (4), art. 10 ust. (2), art. 12, art. 15 ust. (2), art. 17 ust. (2), art. 19 ust. (3), art. 20 ust. (2), art. 22 ust. (2), art. 27 ust. (2) i art. 36 ust. (2) rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 69, poz. 437) zarządza się co następuje:

I. PRZEPISY OGÓLNE.

§ 1. Przez lotnictwo szybowcowe (szybownictwo) rozumie się uprawianie wszelkiego rodzaju żeglugi powietrznej na szybowcach.

§ 2. Szybowiec jest to statek powietrzny cięższy od powietrza, nie posiadający zespołu napędowego, lecz utrzymujący się w powietrzu na skutek siły aerodynamicznej, działającej na jego płaty nośne umocowane nieruchomo podczas lotu. Do szybowców zalicza się również szybowce z silnikami (szybowce silnikowe), zbudowane w ten sposób, żeby mogły wykonywać loty żaglowe z zatrzymanym silnikiem, tak jak normalny szybowiec.

II. SPRZĘT SZYBOWCOWY.

§ 3. Do sprzętu szybowcowego stosuje się przepisy rozporządzeń:

a) Ministra Spraw Wojskowych z dnia 7 marca 1933 r. o wyznaczeniu lotnisk i terenów specjalnych w celu przeprowadzania prób w locie oraz określeniu warunków tych prób (Dz. U. R. P. Nr 26, poz. 221),

b) Ministra Komunikacji z dnia 5 kwietnia 1932 r. o rejestrze państwowym statków powietrznych, o sposobie ich rejestracji, o badaniu zdolności do lotu oraz o trybie wydawania dokumentów i ksiąg pokładowych tych statków, o systemie znaczenia statków powietrznych i umieszczania znaków na nich oraz o zakładaniu i prowadzeniu ksiąg pokładowych (Dz. U. R. P. Nr 69, poz. 635) — ze zmianami i uzupełnieniami, ustalonymi w rozporządzeniu niniejszym.

§ 4. Pisemne zgłoszenia w sprawie rejestracji szybowca oraz wszelkich zmian danych, podlegających rejestracji należy przesyłać do Ministerstwa Komunikacji za pośrednictwem instytucji nadzoru technicznego statków powietrznych, wskazanej przez to Ministerstwo.

§ 5. (1) Na dowód wpisania szybowca do rejestru Ministerstwo Komunikacji wydaje właścicielowi szybowca książkę szybowcową.

(2) Książka szybowcowa jest dokumentem urzędowym, stanowiącym równocześnie kartę rejestracyjną, świadectwo sprawności technicznej oraz książkę pokładową szybowca.

(3) Książkę szybowcową prowadzi się według ustalonego wzoru książki statku powietrznego, z uwzględnieniem zmian, wynikających z odmiennych właściwości techniczno - aerodynamicznych szybowców.

§ 6. (1) Jeżeli w związku z lotem na szybowcu nastąpił wypadek, który spowodował uszkodzenie szybowca z powodu wady konstrukcji lub przygotowania technicznego albo śmierć lub ciężkie uszkodzenie ciała członka (ów) załogi lub innych osób, przewożonych na szybowcu pilot szybowca lub w wypadku, gdy pilot szybowca nie jest w stanie tego uczynić, osoba pod której nadzorem są wykonywane loty szybowcowe albo wreszcie miejscowe organa władz bezpieczeństwa publicznego powinny natychmiast i bezpośrednio zawiadomić o wypadku telefonicznie lub telegraficznie najbliższą placówkę instytucji nadzoru technicznego (§ 4).

(2) W tym celu w książce szybowcowej szybowca powinny być wskazane adresy: zwykły, telefoniczny i telegraficzny centrali oraz placówek miejscowych instytucyj nadzoru technicznego.

(3) Zawiadomienie powinno zawierać następujące dane:

a) znaki przynależności państwowej i rejestracyjne szybowca,

b) stan załogi,

c) dokładne oznaczenie miejsca wypadku z podaniem województwa, powiatu, gminy, najbliższej stacji kolejowej i odległości od tej stacji.

(4) Instytucja nadzoru technicznego jest obowiązana otrzymane zawiadomienie o wypadkach szybowców podawać Ministerstwu Komunikacji do wiadomości natychmiast i bezpośrednio telefonicznie lub telegraficznie.

(5) Wypadki szybowców nie powodujące uszkodzenia szybowca z powodu wady konstrukcji lub przygotowania technicznego, ani

śmierci lub ciężkiego uszkodzenia ciała osób, bada instytucja nadzoru technicznego przy normalnych oględzinach szybowców.

(6) Posiadacze szybowców są obowiązani prowadzić ewidencję wszystkich wypadków, przy których nastąpiło uszkodzenie szybowców i przedstawiać ją przedstawicielom instytucji nadzoru technicznego przy każdych oględzinach szybowców.

§ 7. Każdy szybowiec, wpisany do rejestru państwowego powinien być oznaczony grupą znaków, składających się z liter SP, oznaczających polską przynależność państwową, oraz znaku rejestracyjnego, którym jest liczba kolejnego wpisu do rejestru szybowców.

§ 8. Na szybowcach bezkadłubowych należy umieszczać:

a) znaki przynależności państwowej i rejestracji — po obu stronach steru kierunkowego,

b) napis wskazujący całkowity ciężar szybowca — po lewej stronie statecznika pionowego.

III. ZAŁOGA SZYBOWCÓW.

§ 9. Do załogi szybowców stosuje się:

a) przepisy §§ 1 — 3, 11 — 13, 16, 18, 21 — 23, 27 — 29, 38 oraz §§ 42, 43 i 44 ust. 1 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 8 lutego 1929 r. o sposobie badania i wymaganych warunkach stanu zdrowia kandydatów na członków załogi oraz członków załogi statków powietrznych, o zakresie egzaminów teoretycznych i praktycznych, o składzie komisji egzaminacyjnej i zakresie uprawnień, wypływających ze świadectwa uzdolnienia i upoważnienia (licencji) oraz o warunkach udzielania tudzież cofnięcia i terminach ważności upoważnień (licencyj) (Dz. U. R. P. Nr 35, poz. 323),

b) przepisy §§ 1 — 4, 6 — 8, 10, 11 i 14 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 26 listopada 1928 r. o składzie załogi statku powietrznego, o zakresie obowiązków służbowych członków załogi oraz o rejestrze pilotów (Dz. U. R. P. z 1929 r. Nr 1, poz. 6),

ze zmianami i uzupełnieniami, ustalonymi w rozporządzeniu niniejszym.

§ 10. (1) Pilotem szybowca może zostać osoba, która po ukończeniu szkolenia szybowcowego i po złożeniu, z wynikiem dodatnim, przepisanych egzaminów teoretycznych i praktycznych, otrzyma świadectwo przewidziane w § 13.

(2) Szkolenie w pilotażu szybowcowym może być dokonywane jedynie za pozwoleniem Ministerstwa Komunikacji i na warunkach oraz według programów przez nie ustalonych lub zatwierdzonych.

(3) Zakres egzaminów teoretycznych i praktycznych, wymaganych do otrzymania świadectwa pilota szybowcowego, powinien być wskazany w programach szkolenia.

(4) Na dowód złożenia egzaminu wydaje się świadectwo według wzoru przystosowanego do wzoru Nr 4 w rozporządzeniu, wymienionym w § 9 lit. a).

§ 11. (1) Do szkolenia szybowcowego mogą być przyjmowani obywatele polscy w wieku co najmniej ukończonych 16 lat, przy czym niepełnoletni powinni przedstawić pisemne pozwolenie ojca lub opiekuna.

(2) Warunek posiadania obywatelstwa polskiego może nie być stosowany jedynie za pozwoleniem Ministra Komunikacji, udzielanym w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych.

§ 12. (1) Osoby, zamierzające szkolić się w pilotażu szybowcowym, powinny przed przystąpieniem do tego szkolenia poddać się badaniu lekarskiemu, w celu oceny ich zdolności fizycznej i psychicznej.

(2) Jeżeli kandydaci na pilotów szybowcowych nie zamierzają po ukończeniu podstawowego wyszkolenia szybowcowego szkolić się na pilotów samolotowych albo też na instruktorów szybowcowych, podlegają badaniom lekarskim w poradniach lekarskich lub u lekarzy, wskazanych przez Ministerstwo Komunikacji. Warunki i sposób przeprowadzenia tych badań ustala Instytut Badań Lekarskich Lotnictwa.

(3) Kandydaci na pilotów szybowcowych, którzy zamierzają oprócz podstawowego wyszkolenia otrzymać dalsze wyszkolenie na pilota samolotowego lub na instruktora szybowcowego, podlegają badaniom lotniczo - lekarskim, obowiązującym kandydatów na pilotów samolotów turystycznych.

§ 13. Do kategoryj świadectw, ustalonych w § 3 rozporządzenia, wymienionego w § 9 lit. a) dodaje się dwie nowe kategorie świadectw, a mianowicie:

1) świadectwo pilota szybowcowego,

2) świadectwo instruktora szybowcowego.

§ 14. (1) Świadectwa pilota szybowcowego dzielą się na 4 podkategorie: A, B, C i D.

(2) Świadectwa pilota szybowcowego podkategorii A i B uprawniają do wykonywania ślizgowych lotów szybowcowych pod nadzorem instruktora szybowcowego na szybowiskach zarejestrowanych.

(3) Świadectwa pilota szybowcowego podkategorii C i D uprawniają do wykonywania żaglowych lotów szybowcowych pod nadzorem instruktora szybowcowego, przy czym odlot (start) do tych lotów powinien się odbywać na szybowiskach zarejestrowanych. Piloci podkategorii C i D przed ukończeniem 19 lat mogą być ograniczeni w wykonywaniu pewnego rodzaju lotów szybowcowych.

§ 15. (1) Świadectwa pilota szybowcowego mogą być wydawane przez instytucje upoważnione przez Ministerstwo Komunikacji lub przez szkoły i ośrodki szybowcowe, upoważnione przez wspomniane instytucje, na warunkach zatwierdzonych przez Ministerstwo Komunikacji.

(2) Wzór świadectw ustala Ministerstwo Komunikacji.

(3) W celu uzyskania świadectwa należy złożyć do instytucji, o której mowa w ust. (1), podanie z załącznikami wskazanymi w § 38 rozporządzenia, wymienionego w § 9 lit. a) oraz ze świadectwami stwierdzającymi wykonanie warunków, ustalonych w przepisach międzynarodowych dla uzyskania normalnego świadectwa pilota szybowcowego jednej z podkategoryj od A do D, wystawionymi przez instruktora, który kandydata wyszkolił lub przez kierownictwo szkoły szybowcowej.

(4) Załączniki przedstawione do uzyskania świadectwa podkategorii C powinny być nadto potwierdzone przez komisarza szybowcowego Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej.

(5) W celu uzyskania świadectwa podkategorii D, do podania należy dołączyć również barogramy z wykonanych przelotów i warunkowego lotu na wysokość oraz protokół komisarza szybowcowego Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej.

§ 16. (1) Świadectwo pilota szybowcowego nie uprawnia do dokonywania lotów na szybowcach silnikowych bez specjalnego upoważnienia udzielanego, zgodnie z warunkami ustalonymi przez Ministerstwo Komunikacji, osobom, które ukończą z wynikiem pomyślnym przeszkolenie w dokonywaniu takich lotów. Upoważnienie wpisuje się do świadectwa pilota szybowcowego.

(2) Analogicznym rygorom podlega prawo dokonywania lotów na szybowcach silnikowych przez osoby, posiadające świadectwo pilota samolotu turystycznego lub komunikacyjnego.

(3) Do przeszkolenia w dokonywaniu lotów na szybowcach silnikowych mogą być dopuszczeni tylko tacy piloci szybowcowi, którzy ukończyli z wynikiem pomyślnym pełne wyszkolenie szybowcowe, ustalone w warunkach i programach szkolenia, o których mowa w § 10 ust. (2). Ograniczenia tego nie stosuje się do pilotów samolotów.

§ 17. Rozróżnia się trzy rodzaje świadectw instruktora szybowcowego, zależnie od uzyskanego stopnia wyszkolenia szybowcowego:

a) świadectwo instruktora - kierownika wyszkolenia szybowcowego, uprawniające do prowadzenia samodzielnego, zatwierdzonej przez Ministerstwo Komunikacji szkoły szybowcowej lub do szkolenia grup uczniów w takiej szkole oraz do samodzielnego szkolenia we wszystkich rodzajach lotów szybowcowych — na warunkach ustalonych przez to Ministerstwo,

b) świadectwo samodzielnego instruktora szybowcowego, uprawniające do samodzielnego szkolenia grupy uczniów w rodzajach lotów szybowcowych, określonych w licencji instruktora,

c) świadectwo pomocnika instruktora, uprawniające do prowadzenia szkolenia grupy uczniów, pod kierunkiem instruktora samodzielnego.

§ 18. (1) Świadectwa instruktora szybowcowego wydaje Ministerstwo Komunikacji według wzorów odpowiednio przystosowanych do wzorów świadectw pilotów samolotów.

(2) Podania o uzyskanie świadectwa instruktora szybowcowego na przepisanym formularzu należy składać za pośrednictwem instytucji upoważnionej (§ 15 ust. (1). Do podania powinny być dołączone załączniki stwierdzające kwalifikacje do otrzymania świadectwa instruktora szybowcowego odnośnego stopnia oraz 3 fotografie.

§ 19. (1) Wojskowi, którzy są uprawnieni przez władze wojskowe do pilotowania szybowców, mają prawo do otrzymania odpowiednich świadectw cywilnych pilota lub instruktora szybowcowego.

(2) Instruktorzy szybowcowi wyznaczeni przez władze lotnicze wojskowe mają prawo szkolenia w zakresie swoich uprawnień również w szkołach i na kursach szybowcowych cywilnych bez potrzeby uzyskiwania świadectw cywilnych.

§ 20. (1) Ważność świadectw pilota lub instruktora szybowcowego zależy:

a) od zachowania wymaganych kwalifikacyj zdrowotnych,

b) od zachowania nabytej umiejętności w pilotażu szybowcowym.

(2) Piloci oraz instruktorzy szybowcowi powinni być corocznie poddawani przepisanym badaniom lotniczo - lekarskim. W razie ujemnego wyniku tych badań posiadane świadectwo traci swą ważność na czas wskazany w orzeczeniu lekarskim lub na zawsze.

(3) Kierownicy szkół i ośrodków szybowcowych mają prawo, w razie potrzeby, zarządzić w dowolnym terminie zbadanie stanu zdrowia pilota lub instruktora.

(4) Świadectwa pilotów i instruktorów szybowcowych przestają być ważne po upływie dwóch lat niewykonywania lotów. Odnowienie ważności może nastąpić dopiero po spełnieniu warunków określonych przez Ministerstwo Komunikacji.

§ 21. Obowiązek posiadania i prowadzenia dziennika lotów nie dotyczy pilotów szybowcowych.

§ 22. (1) Piloci szybowcowi obowiązani są stosować się do zarządzeń kierowników szkół,

szybowisk i lotów szybowcowych i wykonywać ich zlecenia, wydane w wykonaniu obowiązujących przepisów lotniczych.

(2) Kierownikami szkół, szybowisk i lotów szybowcowych mogą być tylko instruktorzy szybowcowi w zakresie, do którego upoważniają ich posiadane świadectwa instruktora szybowcowego (§ 17).

(3) Pilot lub instruktor szybowcowy w czasie dokonywania lotów na szybowcu lub spełniania funkcyj instruktorskich, powinien stale posiadać przy sobie świadectwo (licencję) i okazywać je na każde żądanie władz lotniczych i władz bezpieczeństwa publicznego.

§ 23. (1) Do prowadzenia rejestru pilotów szybowcowych upoważnione są instytucje, o których mowa w § 15 ust. (1). Rejestr powinien być prowadzony w sposób zatwierdzony przez Ministerstwo Komunikacji.

(2) Instytucje wymienione w § 15 ust. (1) obowiązane są przesyłać co kwartał do Ministerstwa Komunikacji wykazy zmian w rejestrze pilotów szybowcowych, sporządzone według wzoru zatwierdzonego przez to Ministerstwo.

IV. LOTNISKA SZYBOWCOWE (SZYBOWISKA).

§ 24. (1) Przez lotnisko szybowcowe (szybowisko) rozumie się teren, posiadający właściwości, które umożliwiają dokonywanie na nim lotów szybowcowych w zakresie wskazanym w pozwoleniu na użytkowanie szybowiska i specjalnie do tego celu przystosowany.

(2) Do szybowisk stosuje się przepisy §§ 1 — 29, 31 — 38, 44, 45, 47, 48 — 50, 55 — 57, oraz §§ 63 — 65 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 15 lutego 1934 r. o podziale lotnisk na kategorie oraz o warunkach zakładania, urządzania i korzystania z lotnisk oraz urządzeń pomocniczych (Dz. U. R. P. Nr 18, poz. 142) — ze zmianami i uzupełnieniami, ustalonymi w rozporządzeniu niniejszym.

§ 25. Szybowiska lądowe, w zależności od ukształtowania terenu, dzielą się na szybowiska:

a) na terenie falistym,
b) na terenie płaskim.

§ 26. Szybowiska na terenie falistym w zależności od różnicy poziomów miejsc startu i lądowania, dzielą się na następujące kategorie:

a) kategoria A, do której należą szybowiska, dające możność wykonania lotu w linii prostej trwającego 30 sekund; stoki wzniesienia, z którego odbywa się odlot nie powinny mieć spadku większego niż 20 procent, różnica zaś wysokości miejsca odlotu względem miejsca lądowania powinna wynosić najmniej 30 m;
b) kategoria B, do której należą szybowiska, dające możność wykonania lotu w kształcie litery S, trwającego najmniej 60 sekund; stoki wzniesienia, z którego odbywa się odlot nie powinny na początkowym odcinku długości najmniej 50 metrów mieć spadku większego niż 20 procent, różnica zaś wysokości miejsca odlotu względem miejsca lądowania powinna wynosić najmniej 60 m;
c) kategoria C, do której należą szybowiska położone nad dolinami o termicznych prądach wznoszących, dające możność wykonania lotu żaglowego trwającego najmniej 5 minut; różnica wysokości wzgórza, z którego odbywa się odlot i doliny, nad którą odbywa się lot, powinna wynosić najmniej 80 m.

§ 27. (1) Szybowiska na terenie płaskim w zależności od zastosowania przyrządu ciągnącego oraz charakteru lotu szybowca dzielą się na następujące kategorie:

a) kategoria A, do której należą szybowiska szerokości 150 m, dające możność wykonywania lotów w linii prostej, przy czym w razie użycia do ciągnienia szybowca wydźwigarki, długość szybowiska powinna wynosić najmniej 200 m, w razie użycia samochodu — 450 m;
b) kategoria B, do której należą szybowiska szerokości 200 m dające możność wykonywania lotów w kształcie litery S, przy czym w razie użycia do ciągnienia szybowca wydźwigarki, długość szybowiska powinna wynosić najmniej 400 m, w razie zaś użycia samochodu — 750 m;
c) kategoria C, do której należą szybowiska, posiadające wymiar najmniej 400× 400 m i dające możność wykonywania lotów ciągnionych szybowca za samolotem; na szybowiskach tych niedozwolone jest wykonywanie lotów ciągnionych szkolnych celem uzyskania świadectwa pilota szybowcowego, podkategorii C (§ 14 ust. 3).

(2) Wymiary szybowisk, podane w ust. (1) lit. a) i b) odnoszą się do szybowisk dwukierunkowych; szybowiska czterokierunkowe powinny mieć kształt krzyża lub litery T albo L i wymiary szerokości i długości ramion podane w ust. (1) lit. a) i b). Wymiary te Ministerstwo Komunikacji może zmniejszyć tylko w stosunku do tych szybowisk, na których przy użyciu samochodu, jako przyrządu ciągnącego szybowiec, będzie zapewnione utrzymanie nawierzchni szybowiska w stanie równym i gładkim i stałe koszenie trawy.

§ 28. (1) Zakładanie i użytkowanie szybowisk odbywa się w sposób obowiązujący przy zakładaniu lotnisk samolotowych użytku ściśle prywatnego.

(2) Do podania należy dołączyć:

1) wycinek mapy topograficznej z warstwicami w skali 1 : 100.000 z oznaczeniem na niej kolorem czerwonym poło-

żenia szybowiska, obejmujący drogi, dojazdy i inne komunikacje łączące szybowisko ze znajdującymi się w pobliżu większymi skupieniami ludności i węzłami komunikacyjnymi;

2) szczegółowy plan terenu szybowcowego z najbliższym otoczeniem w skali 1 : 25.000 (lub większej, np. 1 : 12.500, 1 : 10.000) z warstwicami; na planie tym należy nanieść względnie oznaczyć:

a) wszelkie przeszkody naturalne i sztuczne, np. lasy, drzewa, krzewy, rowy, budynki, wieże, kominy, anteny, napowietrzne przewody telekomunikacyjne i przewody prądów silnych z podaniem wysokości przeszkód, długości i szerokości wąwozów itp.;

b) stanowiska aparatu fotograficznego przy dokonywaniu zdjęć terenu i kierunku zdjęć (kółko ze strzałką koloru niebieskiego, oznaczone numerem);

c) miejsca i kierunki odlotów (linia prosta ze strzałką koloru czerwonego, oznaczona numerem) oraz miejsca lądowania, otoczone czerwoną linią kropkowaną;

3) przekroje terenu wzdłuż wszystkich projektowanych kierunków odlotu od miejsca odlotu do miejsca lądowania, w skali długości 1 : 5000 (1 cm odpowiada 50 m) i skali wysokości 1 : 500 (1 cm odpowiada 5 m); przekroje powinny być wykreślone na podstawie planu wymienionego w pkt 2 i zgodnie z tym planem oznaczone, nadto zaś powinny zawierać wymiary długości, rzędne terenu i spadki odcinków terenu w procentach;

4) fotografie terenu ponumerowane zgodnie z planem wymienionym w pkt 2; przy fotografowaniu terenu wskazane jest ustawianie widocznych chorągiewek w miejscach odlotu i lądowania;

5) opis szybowiska obejmujący:

a) określenie położenia szybowiska ze wskazaniem województwa, powiatu, gminy i miejscowości,

b) rodzaj terenu (rola, łąka, pastwisko), przeszkody rolne i sztuczne,

c) drogi i środki komunikacyjne, łączące szybowisko z większymi skupieniami ludności,

d) inne uwagi o szybowisku, mające znaczenie przy korzystaniu z niego, jak np. dotyczące naprawy sprzętu, pomocy lekarskiej, telefonu, zaobserwowanych kierunków szybkości wiatrów, opadów atmosferycznych itd.;

6) oryginalną opinię instruktora samodzielnego (§ 17 lit. b) o szybowisku, zawierającą wniosek o zaliczenie szybowiska do odpowiedniej kategorii; opinia instruktora powinna wyraźnie wskazać kierunki, w których można wykonywać loty 30 — 60 sekundowe i dłuższe; wskazanie tych kierunków jest wymagane tylko we wnioskach o rejestrację szybowisk na terenie falistym;

7) wykaz serii lotów, gdy wniosek dotyczy rejestracji szybowiska na terenie falistym kategorii „B" lub „C"; w tym wykazie powinny być podane miejsce i kierunek odlotu, data, czas lotu, siła wiatru oraz nazwisko instruktora, który wykonał loty próbne.

§ 29. (1) Ministerstwo Komunikacji na podstawie nadesłanego materiału (§ 28) po zbadaniu, w razie potrzeby, warunków na miejscu, udziela pozwolenia na założenie szybowiska, nadając mu nazwę i zaliczając do kategorii oraz zastrzegając w miarę potrzeby warunki dodatkowe, od których wykonania może być uzależnione rozpoczęcie korzystania z szybowiska.

(2) W udzielonym pozwoleniu Ministerstwo Komunikacji wyznacza zakres lotów szybowcowych, które mogą być wykonywane na szybowisku.

(3) Pozwolenie na założenie szybowiska jest imienne i nie może być odstąpione innej osobie bez zgody Ministerstwa Komunikacji.

(4) Pozwolenie na założenie szybowiska nie zwalnia korzystającego z szybowiska od zawarcia odpowiedniej umowy z właścicielami gruntów, na których ma być urządzone szybowisko.

(5) Pozwolenie na użytkowanie szybowiska może być w każdym czasie zawieszone lub cofnięte przez Ministerstwo Komunikacji z równoczesnym podaniem powodów.

§ 30. (1) Ministerstwo Komunikacji może szybowisko na terenie falistym już zarejestrowane zaliczyć do wyższej kategorii, na wniosek osoby interesowanej, do którego powinien być dołączony wykaz lotów (§ 28 ust. (2) pkt 7).

(2) Ministerstwo Komunikacji może również zaliczyć szybowisko płaskie niższej kategorii do wyższej kategorii na wniosek strony interesowanej, do którego powinny być dołączone plan szybowiska i przekroje wykazujące spełnienie warunków, wymaganych dla kategoryj wyższych.

§ 31. (1) Bez pozwolenia Ministerstwa Komunikacji nie wolno wznosić na szybowiskach jakichkolwiek budowli i urządzeń stałych.

(2) Osoby, zamierzające wznieść budowle i urządzenia stałe na szybowiskach, powinny przedstawić Ministerstwu Komunikacji do zatwierdzenia:

a) plan sytuacyjny w skali 1 : 1.000 wszystkich istniejących i projektowanych

budynków; plan ten zorientowany według północy powinien określić położenie względem szybowiska, gruntów przeznaczonych do zabudowania;

b) szczegółowy projekt każdego budynku, który zamierzono wykonać, sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami o wykonywaniu projektów budowli;

c) obliczenie statyczne konstrukcyj większych rozpiętości;

d) kosztorys budynku;

e) deklarację, że grunt, przeznaczony do zabudowania jest własnością osób, zamierzających budować albo przedstawić warunki dzierżawy tego gruntu albo warunki uzyskania prawa budowania na cudzym gruncie.

§ 32. Załączniki do podań, wnoszonych do Ministerstwa Komunikacji w sprawach, o których mowa w §§ 28, 30 i 31, powinny być sporządzone na arkuszach znormalizowanych wymiaru 297 × 210 mm, lub też złożonych do tego formatu. Fotografie powinny być naklejone na arkuszach tegoż formatu.

V. PRZEPISY BEZPIECZEŃSTWA I PORZĄDKU RUCHU SZYBOWCOWEGO.

§ 33. Do ruchu szybowcowego stosuje się przepisy:

a) §§ 1 — 3, 11 i 13 — 30 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 26 listopada 1928 r. o sygnalizacji lotniczej i o lotniczych znakach naziemnych (Dz. U. R. P. z 1929 r. Nr 1, poz. 9);

b) §§ 1 — 3, 8 — 23, 26 — 37, 39 — 46 i 49 — 51 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 26 listopada 1928 r. o przepisach bezpieczeństwa ruchu statków powietrznych (Dz. U. R. P. z 1929 r. Nr 1, poz. 10);

c) rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 15 lipca 1929 r. o zarządzeniu wylądowania lub wstrzymania odlotu statków powietrznych (Dz. U. R. P. Nr 56, poz. 445);

ze zmianami i uzupełnieniami, ustalonymi w rozporządzeniu niniejszym.

§ 34. Loty szybowcowe mogą się odbywać tylko w obecności i pod nadzorem instruktora szybowcowego, odpowiedzialnego za te loty.

§ 35. W czasie dokonywania lotów szybowcowych musi być ustawiony w miejscu odlotu wiatromierz, z którego, przed każdym odlotem, należy odczytywać siłę wiatru. Siłę tę wpisuje się do księgi lub karty kontrolnej lotów na szybowisku. Księga kontrolna lub karta powinny być prowadzone starannie i przechowywane w ciągu dwóch lat.

§ 36. Do uruchomiania szybowców do odlotu wolno używać tylko urządzeń mechanicznych typu zatwierdzonego przez Ministerstwo Komunikacji; urządzenia te powinny być wykonane pod kontrolą organu nadzoru technicznego tego Ministerstwa.

§ 37. (1) W czasie lotów na szybowisku:

a) powinna być zapewniona pierwsza pomoc sanitarna oraz środki transportowe do przeniesienia lub przewiezienia w razie potrzeby chorych albo rannych do najbliższego lekarza lub szpitala,

b) powinna znajdować się na miejscu apteczka typu przyjętego przez Instytut Badań Lekarskich Lotnictwa.

(2) Nadzór i kontrola nad wykonaniem przepisów ustępu poprzedniego należą do Instytutu Badań Lekarskich Lotnictwa.

§ 38. Jeżeli szkoli się równocześnie kilka grup, odloty zaś odbywają się równocześnie z kilku punktów odlotowych, kierownik szybowiska szkoły lub obozu szybowcowego wyznacza poszczególnym grupom:

1) miejsce odlotu,

2) miejsce lądowania,

3) obszary żaglowania na zboczu,

4) drogi dojazdowe do miejsca powtórnego odlotu tak, aby bezpieczeństwo było całkowicie zapewnione.

§ 39. Przy żaglowaniu:

a) po odlocie z liny gumowej wolno oddalać się od miejsca wzlotów tylko wirażem w kierunku wskazanym przez kierownika lotów,

b) nie wolno przelatywać strefy wzlotu w promieniu 100 m na takich wysokościach, które zagrażają odlotom innych szybowców lub uniemożliwiają je.

§ 40. Jeżeli szybowce wykonywają żaglowanie na zboczu wzdłuż doliny na wysokości grzbietu lub niżej grzbietu, to szybszy szybowiec wymija wolniejszy od strony doliny.

§ 41. Wymijać górą na szybowcach wolno jedynie na wysokości nie mniejszej niż 50 m nad szybowcem mijanym. Za mijanie górą odpowiada pilot szybowca górnego.

§ 42. Przy dużym ruchu na zboczu, gdy możliwe jest lądowanie dużej ilości szybowców w krótkich odstępach czasu, należy lądować z lewej strony poprzednika. Pierwszy z lądujących ląduje najbliżej prawego skraju szybowiska.

§ 43. W czasie lotów nocnych, dokonywanych na kilku szybowcach, wolno lądować tylko po tej stronie lamp, po której pali się zielone światło. Brak zielonego światła oznacza, że miejsce do lądowania jest zajęte przez inny szybowiec lądujący.

§ 44. Przy żaglowaniu na zboczu większej ilości szybowców należy dbać o zapewnienie maksimum bezpieczeństwa i nie naruszać po-

rządku ruchu w stosunku do innych pilotów szybowcowych. Gdy większa ilość szybowców przy żaglowaniu na zboczu leci jeden za drugim na jednej wysokości, szybowiec zawracający może zbliżyć się do zbocza dopiero wtedy, gdy będzie wolna przestrzeń między lecącymi szybowcami.

§ 45. Akrobacje można wykonywać tylko na takich szybowcach, które Ministerstwo Komunikacji uznało za nadające się do tego celu; właściwość ta powinna być wpisana do książki szybowcowej.

§ 46. Wszystkich pilotów żaglujących jednocześnie w jednym kominie obowiązuje jeden kierunek skrętów, który nadaje ten szybowiec, który pierwszy napotkał komin.

§ 47. Na szybowiskach na terenie płaskim, posiadających jedno miejsce odlotu i jedno miejsce lądowania — odlot następnego szybowca może się odbyć dopiero po wylądowaniu i usunięciu z miejsca lądowania szybowca, który wylądował poprzednio.

§ 48. Na szybowiskach na terenie płaskim z paroma miejscami odlotu i paroma miejscami lądowania — drogi lotów z oddzielnych miejsc odlotu nie mogą się przecinać. Odlot, lot i lądowanie z jednego miejsca odlotu nie powinno w żadnym razie przeszkadzać odlotowi, lotowi lub lądowaniu szybowca, odbywającego lot z innego miejsca odlotu.

VI. LOTY SZYBOWCOWE POKAZOWE I CIĄGNIONE.

§ 49. Do lotów pokazowych stosuje się przepisy §§ 1—3 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 26 listopada 1928 r. o publicznych wzlotach pokazowych statków powietrznych (Dz. U. R. P. z 1929 r. Nr 1, poz. 8) w brzmieniu ustalonym rozporządzeniem tegoż Ministra z dnia 27 czerwca 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr 71, poz. 536).

§ 50. Przez loty szybowcowe ciągnione rozumie się loty, w których szybowiec zarówno przy odlocie, jak i w czasie lotu jest ciągniony przez samolot za pomocą liny przymocowanej z jednej strony do szybowca, z drugiej zaś do samolotu.

§ 51. Ciągnione loty szybowcowe szkolne i ćwiczebne (treningowe) za samolotem mogą być wykonywane jedynie pod nadzorem i w obecności instruktora szybowcowego, posiadającego świadectwo, wydane zgodnie z warunkami ustanowionymi przez Ministerstwo Komunikacji, uprawniające do urządzania i nadzorowania tego rodzaju lotów.

§ 52. Ciągnione loty za samolotem, wykonywane samodzielnie bez nadzoru instruktora może odbywać tylko pilot szybowcowy, który posiada na to specjalne pozwolenie, udzielone zgodnie z warunkami, ustanowionymi przez Ministerstwo Komunikacji. Pozwolenie to wpisuje się do świadectwa pilota szybowcowego.

§ 53. Pilotować samolot ciągnący mogą tylko piloci, którzy mają specjalne pozwolenie Ministerstwa Komunikacji, wpisane do upoważnienia (licencji) pilota

§ 54. Podczas lotów ciągnionych może się znajdować na samolocie tylko pilot. Zasada ta nie dotyczy lotów specjalnych, w czasie których, w razie uzasadnionej przyczyny, może się znajdować na samolocie prócz pilota także pasażer, jednakże w każdym przypadku za uprzednim wyraźnym pozwoleniem instruktora szybowcowego, odpowiedzialnego za te loty.

§ 55. Podczas wszelkich lotów ciągnionych za samolotem wszystkie osoby zarówno na szybowcu, jak i na samolocie powinny być bezwarunkowo zaopatrzone w spadochrony.

§ 56. Do lotów ciągnionych za samolotem można używać tylko tych typów szybowców, które zostały do tego dopuszczone przez Ministerstwo Komunikacji. Zdatność każdego szybowca do wykonywania lotów ciągnionych powinna być stwierdzona w książce szybowcowej.

§ 57. Do ciągnienia szybowców można używać tylko tych typów samolotów, które zostały do tego dopuszczone przez Ministerstwo Komunikacji. Zdatność każdego samolotu do ciągnienia szybowców powinna być stwierdzona w świadectwie sprawności technicznej samolotu. Wyjątkowo do lotów ciągnionych specjalnych mogą być użyte także samoloty innych typów, za każdorazowym pozwoleniem Ministerstwa Komunikacji.

§ 58. Zaczepy na szybowcach i urządzenia do ciągnienia szybowców na samolotach oraz linka do ciągnienia powinny być typu zatwierdzonego przez Ministerstwo Komunikacji.

§ 59. Dopuszczalna szybkość największa ciągnienia za samolotem wpisana do książki szybowca dla danego typu szybowca powinna być dokładnie przestrzegana. Szybkość ta odnosi się do powietrza zupełnie spokojnego. Szybkość normalna lotu ciągnionego powinna być mniejsza od dopuszczalnej szybkości największej. Szybkość największa ciągnienia powinna być wypisana na szybowcu w miejscu widocznym.

§ 60. (1) Odlot do lotów ciągnionych przy wietrze mającym przy ziemi szybkość powyżej 8 m/sek. jest zabroniony.

(2) Jeżeli samolot wraz z szybowcem znajdą się w czasie lotu ciągnionego w warunkach atmosferycznych, powodujących silne rzucanie, należy starać się lecieć z szybkością możliwie małą i lot w takich warunkach jak najszybciej przerwać.

§ 61. Przepisy §§ 51—60 dotyczą przypadków wykonywania lotów ciągnionych tylko na lotniskach lub szybowiskach zarejestrowanych,

na których dozwolone jest przez Ministerstwo Komunikacji wykonywanie tego rodzaju lotów.

§ 62. (1) Wykonywanie lotów ciągnionych poza obrębem lotnisk i szybowisk, o których mowa w paragrafie poprzednim, jest zakazane, z wyjątkiem przypadków konieczności ściągnięcia szybowca, który wylądował przymusowo poza obrębem lotniska.

(2) W przypadkach wskazanych w ustępie poprzedzającym ściągnięcie szybowca jest dozwolone jedynie pod warunkiem, że odpowiedzialny kierownik pilotażu w danym ośrodku lotniczym albo upoważniony przez niego pilot samolotowy, uprawniony do wykonywania lotów ciągnionych, posiadający kwalifikacje zapewniające dobre i bezpieczne ściągnięcie szybowca z miejsca przymusowego lądowania, stwierdzą, że teren, na którym szybowiec wylądował pozwala na to bez żadnych zastrzeżeń.

(3) Gdyby warunki miejscowe nasuwały jakiekolwiek wątpliwości co do możności bezpiecznego ściągnięcia szybowca z miejsca lądowania, należy bezwarunkowo odstawić szybowiec do najbliższego lotniska innymi środkami przewozu (lądowymi lub wodnymi).

VII. PRZEPISY KOŃCOWE.

§ 63. Szczegóły porządkowo - techniczne wykonania przepisów rozporządzenia niniejszego normują zarządzenia Ministerstwa Komunikacji.

§ 64. Przepisy rozporządzenia niniejszego nie dotyczą lotnictwa szybowcowego wojskowego.

§ 65. (1) Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia.

(2) Z dniem wejścia w życie rozporządzenia niniejszego tracą moc obowiązującą:

a) przepisy §§ 6 — 11 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 26 listopada 1928 r. o publicznych wzlotach pokazowych statków powietrznych (Dz. U. R. P. z 1929 r. Nr 1, poz. 8);

b) przepisy § 64 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 5 kwietnia 1932 r. o rejestrze państwowym statków powietrznych, o sposobie ich rejestracji, o badaniu zdolności do lotu oraz o trybie wydawania dokumentów i ksiąg pokładowych tych statków, o systemie znaczenia statków powietrznych i umieszczania znaków na nich oraz o zakładaniu i prowadzeniu ksiąg pokładowych (Dz. U. R. P. Nr 69, poz. 635).

Minister Komunikacji: *Ulrych*

Minister Spraw Wojskowych: *Kasprzycki*

Przedruk z Dz. U. R. P. Nr 75, poz. 547 z 1937 r.

OBWIESZCZENIE MINISTERSTWA KOMUNIKAŁJI

z dnia 31 sierpnia 1937 r.

w sprawie otwarcia do użytku publicznego lotniska w Brzeżanach.

W wykonaniu przepisu § 21 ust. (1) rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 15 lutego 1934 r. o podziale lotnisk na kategorie oraz o warunkach zakładania, urządzania i korzystania z lotnisk oraz urządzeń pomocniczych (Dz. U. R. P. Nr 18, poz. 142) podaje się do wiadomości, że Ministerstwo Komunikacji zarządziło otwarcie do ruchu publicznego lotniska w Brzeżanach z dniem 31 sierpnia 1937 r.

Do niniejszego obwieszczenia dołącza się opis lotniska, mapę topograficzną i plan sytuacyjny.

p. o. Dyrektora Departamentu:
(—) **Inż. F. Wieden,**
Pułkownik - Pilot.

BRZEŻANY.

Własność: Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Położenie: Województwo tarnopolskie, powiat brzeżański, szerokość geograficzna 49 28', wysokość n. p. m. 335 m, dług. geograficzna 42 37' zboczenie maonet. + 0°10'.

Położenie względem miasta: na północ od Brzeżan w odległości 2 km od środka miasta.

Cechy szczególne otoczenia lotniska: z północy: lasek dębowy, z południa miasto Brzeżany, z zachodu tor kolejowy i staw na Złotej Lipie, ze wschodu droga wojew. Zarwanica-Brzeżany.

Przeszkody: z północy skraj lasu północny położony o 10 m ponad terenem lotniska.

Znaki orientacyjne dzienne: rękaw na skraju lotniska, znak na dachu ratusza na rynku z napisem czarnym „Brzeżany".

Znaki orientacyjne nocne: z południa miasto Brzeżany i st. kolej. Brzeżany.

Wymiar pola wzlotów: najmniejszy w kierunku NS 400 m, największy w kierunku WE 500 m.

Rodzaj i charakter nawierzchni: Czarnoziem pokryty darnią na całym lotnisku.

Zaopatrzenie: Materiały pędne i smary w Brzeżanach, woda na miejscu.

Pomieszczenie dla pasażerów: w mieście. Restauracja w mieście.

Połączenie z miastem: droga wojew. Zarwanica - Brzeżany, odległ. 2 km.

Połączenie telefoniczne: Centrala telefoniczna w Brzeżanach. Najbliższy telefon Nr 19 w młynie, w odległ. 1 km.

Urząd Pocztowy: Brzeżany.

Urząd telegraficzny: Brzeżany.

Stacja kolejowa: Brzeżany, w odległości 3 km.

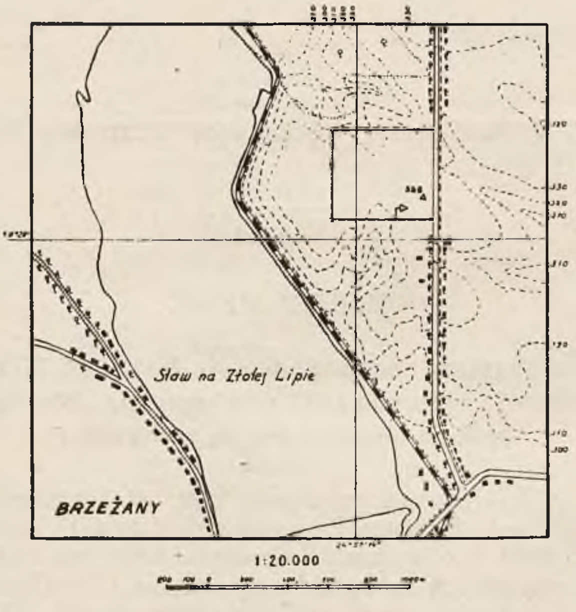
Posterunek Policji Państw.: w Brzeżanach.

Pomoc lekarska: w Brzeżanach.

Najbliższy posterunek meteorologiczny: na szybowisku „Grünfeldówka" w Brzeżanach.

Stan w sierpniu 1937 r.





Przedruk z Monitora Polskiego Nr 211, poz. 352 z r. 1937.

OBWIESZCZENIE MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

z dnia 31 sierpnia 1937 r.

w sprawie otwarcia do użytku pulicznego lotniska w Suwałkach.

W wykonaniu przepisu § 21 ust. (1) rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 15 lutego 1934 r. o podziale lotnisk na kategorie oraz o warunkach zakładania, urządzania i korzystana z lotnisk oraz urządzeń pomocniczych (Dz. U. R. P. Nr 18, poz. 142, podaje się do wiadomości, że Ministerstwo Komunikacji zarządziło otwarcie do ruchu publicznego lotniska w Suwałkach z dniem 31 sierpnia 1937 r.

Do niniejszego obwieszczenia dołącza się opis lotniska, mapę topograficzną i plan sytuacyjny.

p. o. Dyrektora Departamentu:

(—) **Inż. F. Wieden,**

Pułkownik - Pilot.

Nazwa lotniska: Suwałki.

Własność: państwowa, dzierżawiona przez L. O. P. P.

Położenie: Województwo Białostockie, powiat suwalski, szerokość geograficzna 54⁰04', wysokość n. p. m. 179 m, długość geograficzna 22⁰54'.

Położenie względem miasta: na południo-zachód od Suwałk w odl. 3,5 km. od środka miasta.

Cechy szczególne otoczenia lotniska: z północy: droga wiejska Kamedulskie Suwałki, grunty orne; z południa grunty orne; z zachodu grunty orne i dom wiejski; ze wschodu: szopa „wiatrowskaz", grunty orne.

Przeszkody: z zachodu: dom wiejski o wys. 7 m; ze wschodu szopa i wiatrowskaz o wys. 13 m.

Znaki orietancyjne dzienne: w północo-wchodniej części pola wzlotów białe koło i napis „Suwałki"; wskaźnik kierunku lądowania w kształcie litery „T" układany na zawiadomienie o mającym nastąpić lądowaniu; rękaw; granica pola wzlotów oznaczona białemi prostokątami i narożnikami.

Znaki orientacyjne nocne: z północo-wschodu oświetlenie Suwałk, w odl. 3,5 km.

Wymiary pola wzlotów: najmniejszy w kierunku N — S 475 m, największy w kierunku NE — SW 525 m.

Rodzaj i charakter nawierzchni: piaszczysta, przepuszczalna, porośnięta trawą.

Zaopatrzenie: materiały pędne i smary w mieście, woda w odl. 300 m.

Pomieszczenie dla pasażerów: w mieście. Restauracja w mieście.

Posterunek meteorologiczny: w koszarach 41 p. p. w odl. 2,5 km.

Urząd Pocztowy: Suwałki, ul. Kościuszki 25.

Urząd Telegraficzny: Suwałki, ul. Kościuszki 25.

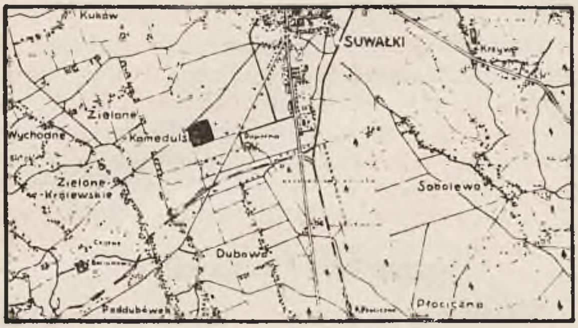
Stacja kolejowa: Suwałki w odl. 6 km.

Posterunek Policji Państwowej: Suwałki, ul. Kościuszki 80.

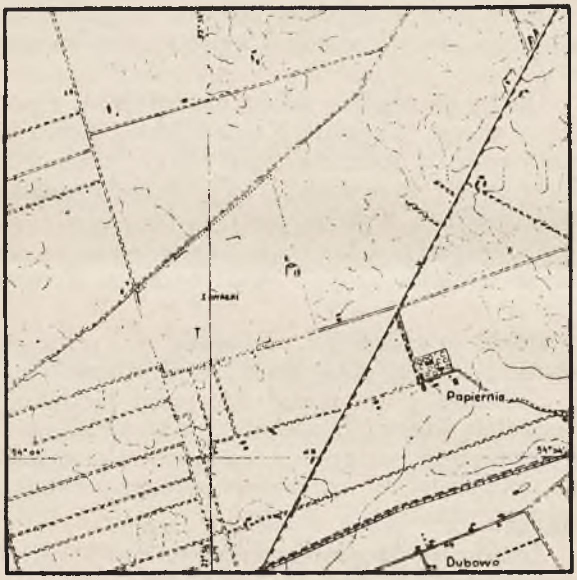
Telefon: w osadzie Papiernia w odl. 1 km. (nadleśnictwo Suwałki) Nr 82.

Pomoc lekarska: w mieście:

Stan z czerwca 1937 r.



1:100.000



1:20.000

Przedruk z Monitora Polskiego Nr 211 poz. 353 z 1937 r.

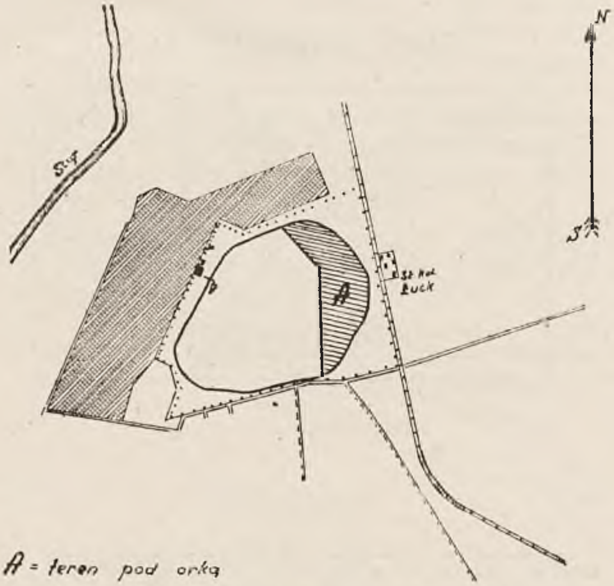
OBWIESZCZENIE

Ministerstwa Komunikacji Nr L-IV/915/7/37 z dnia 11 września 1937 r. w sprawie robót rolnych na lotnisku w Łucku.

W wykonaniu przepisu § 26 ust. (4) rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 15 lutego 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr 18, poz. 142) Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości, że z dniem 20 września 1937 r. zostają rozpoczęte roboty rolne na części pola wzlotów lotniska w Łucku.

Teren robót rolnych oznaczony w załączniku do niniejszego obwieszczenia literą A jest w naturze odgraniczony linią białą chorągiewek co 20 m.

w z. Dyrektora Departamentu:
A. Domes,
Podpułkownik-Pilot.



1:20.000

Przedruk z Monitora Polskiego Nr 217 poz. 359 z 1937 r.

OBWIESZCZENIE

Ministerstwa Komunikacji Nr L. IV/960/77/37 z dnia 11 września 1937 r. w sprawie istniejących na obszarze Polski szybowisk.

W wykonaniu przepisu § 21 ust. (1) rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 15 lutego 1934 r. o podziale lotnisk na kategorie oraz o warunkach zakładania, urządzania i korzystania z lotnisk oraz urządzeń pomocniczych (Dz. U. R. P. Nr 18, poz. 142), Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości wykaz zarejestrowanych szybowisk na obszarze Polski. Wykaz zawarty jest w załączniku do niniejszego obwieszczenia.

W korespondencji z władzami i instytucjami ze względu na podobieństwo nazw szybowisk, które mogą spowodować nieporozumienia, należy używać nazwy szybowiska w połączeniu ze wskazaniem powiatu.

za Dyrektora Departamentu:
A. Domes,
Podpułkownik - Pilot.

Załącznik do Obwieszczenia Ministerstwa Komunikacji Nr L. IV/960/77/37 z dnia 11 września 1937 r. poz. 360.

W Y K A Z

zarejestrowanych szybowisk na obszarze

P o l s k i.

L. p.	Nazwa i położenie szybowiska	Powiat	Kategoria szybowiska	Stopień szkolenia	Użytkownik szybowiska
1	2	3	4	5	6
	WOJEWÓDZTWO BIAŁOSTOCKIE.				
1.	**Dziewiatówka** 3 km. na N od Grodna	grodzieński	—	przedwstępne	Koło Szybowcowe LOPP w Grodnie.
2.	**Filipowska Góra** 4 km. na N od Białegostoku	białostocki	A	I	Koło Szybowcowe LOPP w Białymstoku.
3.	**Szelment** 0,5 km. na NE od wsi Leszczewo	suwalski	B	I, II	Koło szybowcowe w Suwałkach.
	WOJEWÓDZTWO KIELECKIE.				
4.	**Brzostów** 0,5 km. na W od m. Brzostów	kozienicki	—	przedwstępne	Koło Szybowcowe LOPP w Pionkach.
5.	**Chełmicka Góra** 0,5 km. na N od m. Strzemieszyce Wielkie	będziński	A	I	Koło Szybowcowe LOPP w Niemcach k. Kazimierza.
6.	**Grodziec** wzgórza św. Doroty i Parcina na N od m. Grodziec przy granicy zabudowań	będziński	B	I, II	Koło Szybowcowe LOPP w Grodźcu k. Będzina.
7.	**Końskie** 4 km. na N od m. Końskie	konecki	—	przedwstępne	Koło Szybowcowe LOPP w Końskim.
8.	**Kruk** 0,5 km. na N od m. Suchedniów	kielecki	—	przedwstępne	Koło Szybowcowe LOPP w Skarżysku.
9.	**Pińczów** 3,0 km. na NNW od Pińczowa	pińczowski	C	I, II, III	Okr. Woj. Kielecki LOPP.
10.	**Polichno** 0,8 km. na SE od m. Polichno	kielecki	B	I, II	"
11.	**Polichno I.** 4,5 km. na NW od m. Chęciny	kielecki	B	I, II, IV przy użyciu autowindy i samolotu	"
12.	**Połągiew** 1,5 km. na N od st. kol. Kunów	iłżecki	—	przedwstępne	Koło Szybowcowe LOPP w Starachowicach.
	WOJEWÓDZTWO KRAKOWSKIE.				
13.	**Bodzów** 6 km. na SW od Krakowa	krakowski	B	I, II	Okr. Woj. Krakowski LOPP.
14.	**Libiąż Mały** 1 km. na SE od Libiąża Małego	chrzanowski	A	I	Szybowcowy Klub Zw. Strzeleckiego w Katowicach, ul. Zamkowa 20.
15.	**Magórka** 4 km. na NE od Białej Małopolskiej	bialski	B	I, II	Koło Szybowcowe LOPP w Białej Małopolskiej.

1	2	3	4	5	6
		WOJEWÓDZTWO KRAKOWSKIE.			
16.	**Tęgoborze** góry Rachów i Jodłowiec na N i góra Białowoda na S od m. Tęgoborze	nowosądecki	C	I, II, III	Okrąg Kolejowy Krakowski LOPP.
17.	**Trzcienica** 0,5 km. na SE od m. Trzcienica	jasielski	B	I, II	Koło Szybowcowe LOPP „Polmin" Jasło.
18.	**Żar Kiczera** góry Żar, Kiczera i Kozubnik na E od m. Międzybrodzie Bialskie	bialski	C	I, II, III	Obwód Powiatowy Bialski LOPP w Białej Małopolskiej.
		WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE.			
19.	**Dębowa Góra** 2,5 km. na S. od m. Janów Podlaski	biało-podlaski	A	I	Klub Lotn. P. W. S. w Białej Podlaskiej.
20.	**Janowiec n/Wisłą** 0,8 km. na E od Janowca	puławski	A	I	Okr. Woj. Lubelski LOPP.
21.	**Ponigwoda** 3 km na NE od Lublina	lubelski	A	I	„
22.	**Sławinek** 3,5 km. na NW od Lublina	„	B	I, II	„
23.	**Trześniów** 3 km. na NE od Lublina	„	—	I	„
		WOJEWÓDZTWO LWOWSKIE.			
24.	**Bezmiechowa** 9 km. drogą na E od st. kol. Lesko Łukawica	leski	C	I, II, III, IV	Szkoła Szyb. Aer. Lwowskiego.
25.	**Białobrzegi** 1 km. na N od Krosna	krośnieński	B	I, II	Koło Szyb. LOPP w Krośnie.
26.	**Bzianka** 10 km. na W od Rzeszowa	rzeszowski	B	„	Koło Szyb. LOPP w Rzeszowie.
27.	**Czerwony Kamień** 1 km. na S od m. Wiesenberg	żółkiewski	B	„	Okr. Woj. Lwowski LOPP.
28.	**Drohobycz** 5 km na E od Drohobycza	drohobycki	B	„	Koło Szyb. LOPP w Drohobyczu.
29.	**Drozdowice** 1 km. na SE od Drozdowic	przemyski	A	I	Koło Szyb. LOPP w Przemyślu.
30.	**Gbiska** 1,5 km. na SW od m. Strzyżów	rzeszowski	B	I, II	Koło Szyb. LOPP w Rzeszowie.
31.	Gromadżyn 1,5 km na SES od m. Ustrzyki Dolne	leski	C	I, II, III	Szybowcowy Klub Zw. Strzel. w Ustrzykach Dolnych.
32.	**Kamionka** 1 km. na N od m. Popiele	drohobycki	A	I	Koło Szyb. LOPP „Małopolska" w Borysławiu.
33.	**Lwów — Poligon** 2 km. na N od Lwowa	lwowski	—	przedwstępne	Szyb. Klub Zw. Strzel. we Lwowie.
34.	**Łuczyce** 1,5 km. na E od st. kol. Pikulice	przemyski	B	I, II	Koło Szyb. LOPP w Przemyślu.
35.	**Orów** 4 km. na N od m. Orów	drohobycki	B	I, II	Koło Szyb. LOPP w Drohobyczu.
36.	**Sanok** 1,5 km na NE od Sanoka	sanocki	A	I	Klub Balonowy „Guma" w Sanoku.
37.	**Tropia** 1 km. na NW od m. Strzyżów	rzeszowski	A	I	Koło Szyb. LOPP w Rzeszowie.

1	2	3	4	5	6
		WOJEWÓDZTWO ŁÓDZKIE.			
38.	**Kościelna Wieś** 1 km. na N od m. Kościelna Wieś.	kaliski	A	I	Okr. Woj. Łódzki LOPP.
39.	**Skotniki - Janów** 0,5 km. na NE od m. Skotniki Małe	łódzki	A	I	"
		WOJEWÓDZTWO NOWOGRÓDZKIE.			
40.	**Ogrodniki** 1 km. na ESE od m. Ogrodniki	nowogródzki	B	I, II	Okrąg Woj. Nowogródzki LOPP.
		WOJEWÓDZTWO POLESKIE.			
41.	**Moszczona Królewska** 0,5 km. na NEN od m. Moszczona Królewska	brzeski	A	I, II	Okrąg Woj. Poleski LOPP.
		WOJEWÓDZTWO POMORSKIE.			
42.	**Brodnica** 2 km. na W od Brodnicy	brodnicki	—	przedwstępne	Koło Szyb. LOPP w Brodnicy.
43.	**Chojnice** 1 km. na NE od Chojnic	chojnicki	—	I	Koło Szyb. LOPP w Chojnicach.
44.	**Łysa Góra** 0,8 km. na N od m. Gostomie	kartuski	B	I, II	Okr. Woj. Pomorski LOPP.
45.	**Toruń** na NE od lotniska przylega do granicy lotniska	toruński	—	I	Aeroklub Pomorski.
46.	**Unisław** 0,5 km. od m. Unisław	chełmiński	B	I, II	Szybowcowy Kl. Zw. Strzel. w Bydgoszczy (w likwidacji).
47.	**Zacisze** 5 km. na NW od m. Chojnice	chojnicki	—	I	Koło Szyb. LOPP w Chojnicach.
		WOJEWÓDZTWO POZNAŃSKIE.			
48.	**Arkuszewo** 2 km. na E od Gniezna	gnieźnieński	—	przedwstępne	Koło Szyb. LOPP Garnizonu Gniezno.
49.	**Fordon** 1,5 km. na N od Fordonu	bydgoski	B	I, II	Okr. Woj. Pomorski LOPP.
50.	**Mosina** 1,5 km. na NW od m. Mosina	śremski	A	I	Okrąg Kolejowy Poznański LOPP.
51.	**Rzadkowo** 1,5 km. na S od m. Rzadkowo	chodzieski	B	I, II	"
		WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE.			
52.	**Chełm** 2 km. na NE od m. Goleszów	cieszyński	B	I, II	Okr. Woj. Śląski LOPP.
53.	**Góra Hugona** 1,5 km. na W od Huty Batorego	świętochłowicki	B	I	Koło Szyb. LOPP w Hajdukach Wielkich.
54.	**Księża Góra** 0,8 km. na ENE od m. Radzionków	tarnogórski	B	I, II	Koło Szyb. przy Przysp. Wojskowym w Radzionkowie.
55.	**Rybnik** 1,5 km. na SE od Rybnika	rybnicki	—	I przy użyciu bloczka	Koło Szybowcowe LOPP w Rybniku.

1	2	3	4	5	6
		WOJEWÓDZTWO STANISŁAWOWSKIE.			
56.	**Kiczerka** wzgórze 2 km. na S od m. Wygoda	doliński	B	I, II	Okr. Woj. Stanisł. LOPP.
57.	**Oskrzesińce** 4 km. na S od Kołomyi	kołomyjski	A	I	Obwód pow. LOPP w Kołomyi.
		WOJEWÓDZTWO TARNOPOLSKIE.			
58.	**Posuchowa** 4 km. na N od Brzeżan	brzeżański	B	I, II	Okrąg Woj. Tarnopolski LOPP.
59.	**Zagrobela** 2 km. na SW od Tarnopola	tarnopolski	—	I	Okrąg Woj. Tarnopolski LOPP.
		WOJEWÓDZTWO WARSZAWSKIE.			
60.	**Brzozówka** 1,5 km na S od m. Gostynin	kutnieński	A	I	Koło Szyb. LOPP w Kutnie.
61.	**Miłosna** na N od m. Miłosna Stara przy granicy zabudowań	warszawski	—	I, II przy użyciu bloczka	Okrąg Stołeczny Warszawski LOPP.
62.	**Okuniew** 1,5 km. na N od m. Okuniew	„	A	I, II	Szybowcowy Klub Związku Strzeleckiego w Warsz.
		WOJEWÓDZTWO WILEŃSKIE.			
63.	**Auksztagiry** 9 km. od Wilna	wileński	B	I, II	Okrąg Kolejowy Wileński LOPP.
		WOJEWÓDZTWO WOŁYŃSKIE.			
64.	**Barmaki** 1,5 km. na E od Równego	rówieński	A	I	Koło Szyb. LOPP w Równem.
65.	**Biczal** 0,5 km. na E od m. Biczal	kostopolski	A	I	Szyb. Klub Zw. Strzel. w Janowej Dolinie.
66.	**Bucyń** 2 km. na E od m. Bucyń	kowelski	A	I	Koło Szyb. LOPP w Kowlu.
67.	**Dziewicza Góra** 0,5 km. na E od m Nowomylsk	zdołbunowski	B	I, II	Koło Szyb. LOPP w Zdołbunowie.
68.	**Górka** 1,5 km. na N od Kowla	kowelski	—	przedwstępne	Koło Szybowcowe LOPP w Kowlu.
69.	**Krasna Góra** 1 km. na N od m. Czerczyce	włodzimierski	A	I	Koło Szyb. LOPP w Włodzimierzu.
70.	**Podhajce Małe** 5 km. na SE od Łucka	łucki	—	I przy użyciu bloczka	Okr. Woj. Wołyński LOPP.
71.	**Sokola Góra** 2 km. na ESE od m. Kulików	krzemieniecki	C	I, II, III	Okr. Woj. Wołyński LOPP.
72.	**Szybenna Góra** 2 km. na W od Dubna	dubieński	A	I	Koło Szyb. LOPP w Dubnie.

Przedruk z Monitora Polskiego Nr 217 poz. 360 z 1937 r.

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój Nr 78, tel. 552.00, wewn. 127.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123 II p. tel. 8-26.28. Konto czekowe PKO. Nr 30.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 94367. 15.XI.37. 2000.